IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 228)
z dnia 28 września 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 228)

28 września 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wdrażania nowego krajowego systemu poboru opłat drogowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tomasz Pawelski** dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** p.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Grzegorz Dziedzina** p.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Kuzdrzał** i **Sebastian Pietkiewicz** zastępcy dyrektora Biura Kontroli Opłaty Elektronicznej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wdrażania nowego krajowego systemu poboru opłat drogowych. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Proszę przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli o zabranie głosu. Prośba o zwięzłość wypowiedzi, bowiem za około godzinę może być głosowanie na sali plenarnej. Chodzi o to, żebyśmy zdążyli.

Pełniący obowiązki dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Dziękuję, panie przewodniczący. Marek Maj, dyrektor Departamentu Infrastruktury.

Z dniem 1 lipca 2011 r. wprowadzona została w Polsce opłata elektroniczna za korzystanie z dróg krajowych przez pojazdy samochodowe lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusy, czyli tzw. pojazdy ciężkie. Zastąpiła ona opłaty winietowe. Kierowcy samochodów lekkich o dopuszczalnej masie do 3,5 tony zostali zobowiązani z kolei do ponoszenia opłat za przejazd po autostradach określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów, a opłaty te opłacali w drodze manualnego systemu poboru opłat. Organem uprawnionym do poboru opłat był generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad, który realizację zadań z tym związanych powierzył wyłonionemu w drodze przetargu wykonawcy i operatorowi krajowego systemu poboru opłat, austriackiemu konsorcjum Kapsch. Stanowiący zasadniczą część krajowego systemu poboru opłat elektroniczny system pod nazwą viaTOLL został oparty na technologii komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu.

Celem głównym naszej kontroli było ustalenie, czy działania organów administracji rządowej doprowadziły do wybrania optymalnej koncepcji funkcjonowania poboru opłaty elektronicznej oraz jego terminowego i rzetelnego wdrożenia. Kontrolą objęliśmy organy,

które uczestniczyły w procesie wyboru koncepcji funkcjonowania systemu i jego wdrożenia, czyli ministra infrastruktury, głównego inspektora transportu drogowego oraz ministra finansów i szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Działania podejmowane przez ministra infrastruktury w ramach nadzoru nad generalnym dyrektorem dróg krajowych i autostrad, a następnie nad głównym inspektorem transportu drogowego nie doprowadziły do uruchomienia nowego krajowego systemu poboru opłat po wygaśnięciu umowy na obsługę systemu viaTOLL i manualnego systemu poboru opłat na autostradach przez dotychczasowego operatora, czyli przez konsorcjum Kapsch. Stan ten spowodowany był opóźnieniami w wypracowaniu przez ministra decyzji kierunkowej o powierzeniu generalnemu dyrektorowi dróg krajowych i autostrad dokonania wyboru wykonawcy nowego krajowego systemu poboru opłat, a także opóźnieniami we wdrożonym następnie w tej sprawie postępowaniu, które do sierpnia 2017 r. nie doprowadziło do wyłonienia takiego wykonawcy. W związku z opóźnieniami i koniecznością zapewnienia funkcjonowania systemu viaTOLL do czasu wdrożenia nowego systemu minister infrastruktury podjął inicjatywę mającą na celu powierzenie głównemu inspektorowi transportu drogowego zadań związanych z poborem opłat drogowych, które dotychczas były realizowane przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. W efekcie 3 listopada 2018 r. główny inspektor transportu drogowego przejął zadania i nastąpiła koncentracja kompetencji w tym zakresie w ramach jednego organu administracji rządowej. Jakkolwiek działania ministra infrastruktury zapewniły ciągłość poboru opłat drogowych oraz powołanie podmiotu wyznaczonego do wypracowania koncepcji nowego systemu poboru opłaty elektronicznej przy użyciu technologii pozycjonowania satelitarnego, to jednak do 30 czerwca 2020 r. doprowadziły one jedynie do zrealizowania trzech pierwszych etapów wdrożenia nowego krajowego systemu poboru opłat, związanych z zaprojektowaniem tego systemu.

Tutaj widzimy, jak zmieniała się całkowita długość dróg krajowych w Polsce w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Wzrosła ona w tym czasie o 678 km, czyli o 3,6%, natomiast w tym samym dziesięcioleciu długość dróg objętych elektronicznym systemem poboru opłat viaTOLL i manualnym systemem poboru opłat wzrosła ponaddwukrotnie.

Główny inspektor transportu drogowego wykonywał zadania związane z funkcjonowaniem i rozwojem krajowego systemu poboru opłat w sposób zapewniający ciągłość poboru opłaty elektronicznej i opłaty za przejazd autostradą po wygaśnięciu umowy na obsługę systemu przez konsorcjum Kapsch. Działania te jakkolwiek nie doprowadziły do wdrożenia nowego krajowego systemu poboru opłat, który według deklaracji przedstawianych w Sejmie przez ministra infrastruktury i głównego inspektora transportu drogowego, miał być gotowy do końca 2020 r., to umożliwiły zrealizowanie trzech pierwszych etapów projektu związanego z poborem opłaty elektronicznej przy zastosowaniu technologii opartej na pozycjonowaniu satelitarnym. Pozytywną ocenę działalności głównego inspektora transportu drogowego obniża jednak brak dostatecznego nadzoru nad terminowym wykonaniem przez podmiot wyznaczony, czyli Instytut Łączności, produktów umożliwiających budowę nowego krajowego systemu poboru opłat, co skutkowało opóźnieniami w realizacji prac nad wdrożeniem systemu.

Ustalenia kontroli wykazały, że pomimo nieterminowego wytworzenia wspomnianych produktów główny inspektor transportu drogowego odstąpił od zastosowania wobec podmiotu wyznaczonego sankcji określonych w umowie i nie naliczył mu przysługującej Skarbowi Państwa kary w kwocie 56 000 zł z tytułu dwudziestoośmiodniowej zwłoki w ich wykonaniu. Ponadto 20 grudnia 2019 r., czyli w ustalonym terminie wykonania przedmiotu umowy, w sytuacji gdy podmiot wyznaczony nie wykonał przedmiotu umowy, główny inspektor transportu drogowego podpisał aneks nr 1 do umowy. Aneksem tym termin realizacji przedmiotu umowy został przesunięty na 31 stycznia 2020 r. Tym samym główny inspektor transportu drogowego odstąpił od nałożenia na podmiot wyznaczony przysługującej Skarbowi Państwa kary umownej w szacunkowej kwocie 1 282 000 zł z tytułu zwłoki w osiągnięciu kamienia milowego nr 3, czyli wszystkich produktów przewidzianych umową w terminie ustalonym w jej pierwotnym harmonogramie.

Działania ministra finansów i szefa Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie wypracowania koncepcji i przygotowania do wdrożenia nowego krajowego systemu

poboru opłat nie doprowadziły do wdrożenia systemu w pierwotnie zaplanowanym terminie, zapewniły jednak, że w latach 2020–2021 wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego z opłat za przejazdy po drogach krajowych były realizowane w kwotach zbliżonych do założonych w planie. W związku z przejęciem przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej zadań związanych z poborem opłat drogowych w Ministerstwie Finansów od 1 lipca 2020 r. podjęto wiele działań, nie doprowadziły one jednak do uruchomienia systemu e-TOLL w pierwotnie zaplanowanym terminie, a więc od 1 lutego 2021 r. Również niemożliwe okazało się jego uruchomienie w terminie, który pozwoliłby na wyłączenie systemu viaTOLL przed 1 lipca 2021 r., czyli tak jak założono w ustawie z 6 maja 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Przyczyniło się do tego przedłużanie postępowań o zamówienia publiczne oraz prac programistycznych i terminów realizacji poszczególnych umów.

Na wydłużenie czasu realizacji prac nad nowym krajowym systemem poboru opłat pod nazwą handlową e-TOLL wpływ miały też zmiany jego koncepcji, które wynikały z rozszerzenia zakresu narzędzi służących do pozycjonowania pojazdów samochodowych. System e-TOLL ostał uruchomiony 24 czerwca 2021 r., jednak nadal trwały prace związane z poszczególnymi modułami systemu. Opóźnienia w uruchomieniu systemu e-TOLL spowodowały konieczność dwukrotnego wydłużania działaniu systemu viaTOLL, najpierw do czerwca 2021 r., a następnie do września 2021 r. Skutkowało to koniecznością poniesienia przez budżet państwa dodatkowych kosztów funkcjonowania systemu viaTOLL – w szacunkowej kwocie 178 600 000 zł. Na widocznym slajdzie przedstawiono wynik finansowy krajowego systemu poboru opłat w okresie poboru opłat drogowych przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Wpływy z tytułu opłat w 2020 r. wyniosły 1 951 900 000 zł, czyli blisko 91% zaplanowanej kwoty, z kolei w pierwszej połowie 2021 r. wyniosły one 1 027 800 000 zł, czyli były wyższe o 3,3% od planowanych.

Działania podejmowane przez organy administracji rządowej w celu wdrożenia nowego krajowego systemu poboru opłat drogowych doprowadziły do wypracowania optymalnej koncepcji jego funkcjonowania, nie zapewniły natomiast terminowego uruchomienia systemu, co spowodowane było opóźnieniami w wypracowaniu jego koncepcji i jej modyfikacjami. Nowy system poboru opłat wdrożony pod nazwą handlową e-TOLL zapewnił jednak ciągłość przychodów Krajowego Funduszu Drogowego z opłaty elektronicznej, możliwość szybkiego rozszerzania sieci dróg płatnych oraz zwiększył przepustowość ruchu na autostradach płatnych. Nowy krajowy system poboru opłat, który powinien zostać wdrożony 3 listopada 2018 r., a więc po wygaśnięciu umowy na obsługę systemu viaTOLL przez operatora prywatnego, rozpoczął działanie od 24 czerwca 2021 r., czyli z opóźnieniem wynoszącym ponad dwa i pół roku. Skutkiem opóźnienia było obniżenie potencjalnych wpływów Krajowego Funduszu Drogowego w związku z nierozszerzeniem w 2019 r. sieci dróg płatnych o planowane około 1050 km. W kolejnym roku wpływy były niższe szacunkowo o 573 500 000 zł.

System został uruchomiony pomimo niezakończenia prac nad jego modułami. W początkowym okresie funkcjonowania nie zapewniał poboru opłat za przejazd autostradą pojazdów lekkich, uiszczania opłat przy użyciu kart flotowych oraz możliwości korzystania z usługi EETS, a więc usługi umożliwiającej pobór opłaty elektronicznej w krajach Unii Europejskiej przez jednego dostawcę za pomocą jednego urządzenia. Niezapewnienie właściwej jakości usług związanych z poborem opłaty elektronicznej w planowanym terminie uruchomienia systemu e-TOLL było przyczyną przedłużenia okresu funkcjonowania systemu viaTOLL. W związku z powyższym użytkownicy dróg publicznych w tzw. okresie przejściowym, od 24 czerwca do 30 września 2021 r., mieli możliwość uiszczania opłaty elektronicznej zarówno w starym, jak i w nowym systemie poboru opłat. Skutkiem równoległego działania systemów przez przeszło trzy miesiące było jednak poniesienie przez Skarb Państwa dodatkowych kosztów obsługi i utrzymania systemu viaTOLL w szacunkowej kwocie 73 600 000 zł.

Pomimo wstępnych założeń o udostępnianiu urządzeń OBU, czyli lokalizacyjnych urządzeń pokładowych, użytkownikom dróg publicznych przez organ uprawniony do poboru opłaty elektronicznej urządzenia te były dystrybuowane wyłącznie na zasadach komercyjnych przez przedsiębiorców prywatnych. Nie została przy tym zapewniona

wystarczająca ich liczba i właściwa dostępność przed uruchomieniem systemu e-TOLL. Przyczyną rezygnacji z dystrybucji urządzeń OBU przez organ uprawniony do poboru opłaty elektronicznej były wyniki analiz wskazujące, że przeprowadzenie przetargu w celu ich zakupu opóźniłoby uruchomienie systemu o co najmniej półtora roku. Było to wynikiem zbyt późnego podejścia do kwestii zakupu urządzeń. Podjęta przez organy administracji rządowej decyzja o zmianie zasad udostępniania urządzeń OBU, jakkolwiek zabezpieczała interesy Skarbu Państwa, to skutkowała koniecznością nabywania owych urządzeń przez użytkowników dróg publicznych i była niekorzystna dla przedsiębiorców transportowych, którzy ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego pojazdów ciężkich nie wykorzystywali do uiszczania opłat innych narzędzi elektronicznych dostępnych w systemie e-TOLL. Decyzja ta została jednak usankcjonowana w art. 13i ust. 3a ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którym do systemu e-TOLL nie stosuje się wyrażonej w przepisie art. 13i ust. 3 zasady obowiązującej w polskim systemie prawnym od dziesięciu lat, zgodnie z którą podmioty pobierające opłaty z wykorzystaniem systemów elektronicznego poboru opłat powinny oferować urządzenia na potrzeby pobierania owych opłat do instalacji w pojazdach samochodowych.

W związku z wycofaniem obowiązku nałożonego wcześniej na organ uprawniony do poboru opłaty elektronicznej, dotyczącego zapewnienia dystrybucji urządzeń OBU użytkownikom dróg publicznych objętych opłatą elektroniczną, Najwyższa Izba Kontroli wniosła do ministra finansów, funduszy i polityki regionalnej, przewodniczącego komitetu sterującego do spraw systemu poboru opłaty elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej o przeprowadzenie przez komitet w porozumieniu ze stroną społeczną analiz umożliwiających ocenę wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego uiszczania przez kierujących pojazdami ciężkimi opłaty elektronicznej przy użyciu aplikacji mobilnej e-TOLL i urządzeń zewnętrznego systemu lokalizacyjnego, a także o przeprowadzenie oceny dostępności na rynku urządzeń OBU dystrybuowanych na zasadach komercyjnych przez prywatnych przedsiębiorców. Do tego samego komitetu sterującego wystąpiliśmy również o wypracowanie rozwiązań dotyczących dystrybucji urządzeń OBU w przypadku niewystarczającej ich dostępności. Do ministra finansów wnieśliśmy o wdrożenie w porozumieniu z ministrem infrastruktury prac legislacyjnych mających na celu zmianę brzmienia art. 13i ust. 3 oraz 3a ustawy o drogach publicznych w zakresie dotyczącym nałożenia na podmioty pobierające opłatę elektroniczną obowiązku oferowania instalowanych w pojazdach samochodowych urządzeń na potrzeby jej poboru bez względu na system stosowany do elektronicznego poboru opłat.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Do głosu zgłosił się pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, bardzo dziękuję Najwyższej Izbie Kontroli za przeprowadzanie bardzo dokładnego audytu systemu poboru opłat. Muszę powiedzieć, że audyt ten potwierdza dokładnie to, o czym mówiliśmy, począwszy od roku 2016, przy okazji projektów ustaw z roku 2017 i kolejnych – potwierdza, że wszystkie zagrożenia, o których informowaliśmy ministerstwo podczas prac Komisji, na które wskazywaliśmy, procedując konkretne rozwiązania prawne, o których mówiliśmy, dzisiaj w raporcie zostały uwidocznione jako coś, co po prostu się stało. Oczywiście moglibyśmy mieć satysfakcję z tego, że wtedy uprzedzaliśmy, że tak będzie, wskazując na konkretne zmiany w konkretnych przepisach, które spowodowałyby, że do takiej sytuacji by nie doszło. Ministerstwo wtedy twierdziło, że wszystko będzie super. Jednak absolutnie nie mamy satysfakcji, dlatego że przytoczone przez Najwyższą Izbę Kontroli cyfry po prostu zatrważają. Tylko w roku 2020 potencjalne wpływy zostały obniżone o 573 mln zł. Jest to kilkadziesiąt kilometrów dróg, które można byłoby wybudować za owe środki. Dodatkowo poniesione niezasadne koszty na funkcjonowanie całego systemu stanowią kolejne kilkaset milionów złotych.

Naprawdę dochodzę do wniosku, że czasem dyskusja na posiedzeniach Komisji Infrastruktury zamiast prowadzić do przyjmowania dobrych rozwiązań, powoduje, że mini-

sterstwo niesłusznie usztywnia się przy swoich pomysłach, a konsekwencje podobnego usztywniania się widać właśnie w tego rodzaju raportach i później w konkretnych stratach, które ponosi nasze państwo. Jeszcze raz powiem, że absolutnie nie mam żadnej satysfakcji z tego, że ziściły się wszystkie zagrożenia, o których w tamtych latach mówiliśmy. Chodzi zarówno o dobór podmiotów, które nie były przygotowane do tego, żeby przeprowadzić tego rodzaju zmiany, jak i postępowanie ze stroną społeczną. Jeszcze dwa lata temu firmy transportowe błagały o to, żeby dać im przestrzeń do zakupu urządzeń. Pani minister twierdziła, że wszystko jest w porządku, że system działa, co zresztą nawet widać w odpowiedzi ministerstwa na raport pokontrolny Najwyższej Izby Kontroli. Według ministerstwa wszystko było w porządku, urządzenia były dostępne, system działał, a prawda jest taka, że system nie działał, zawieszał się, firmy nie mogły się rejestrować. Wdrożenie po prostu było nieprzygotowane. Nie dosyć, że kosztowało nasze państwo kilkaset milionów złotych, które mogły zostać przeznaczone na budowę dodatkowych odcinków dróg, to jeszcze kosztowały wysiłek administracyjny i finansowy polskie firmy transportowe. Jeżeli mamy sięgać po nowoczesne rozwiązania, które usprawniają funkcjonowanie różnych sektorów gospodarki, to przedmiotowy raport Najwyższej Izby Kontroli jest przykładem, jak nie należy tego robić.

Mam tylko jedno pytanie do Najwyższej Izby Kontroli, do pana prezesa, ponieważ środki, które mogło uzyskać nasze państwo, są znacznej wysokości. Czy w związku z tym jednak nie powinno dojść do wystąpienia do organów państwa w zakresie zbadania, czy przypadkiem nie doszło do naruszenia dyscypliny finansów publicznych? Ponieważ pół miliarda złotych szacowanych potencjalnych wpływów plus kilkaset milionów złotych dodatkowo wydanych na obsługę to jest znacząca kwota. Czy tutaj Najwyższa Izba Kontroli podjęła bądź zamierza podjąć jakieś działania, żeby sprawiedliwości stało się zadość?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

W zasadzie mogę podpisać się pod całą wypowiedzią pana posła Suchonia, bowiem w Komisji Infrastruktury przestrzegaliśmy, sugerowaliśmy pewne rozwiązania. Wydaje się, że tutaj powinna być jakaś puenta. Chciałbym się dowiedzieć, czy ktokolwiek w Ministerstwie Infrastruktury bądź też w Ministerstwie Finansów, w Krajowej Administracji Skarbowej poniósł odpowiedzialność w związku z ewidentnymi stratami. Straty, które można oszacować na ponad 650 000 000 zł, to są proste straty. Dodatkowe wydatki na obsługę, na udzielanie zamówienia w zasadzie w bezprzetargowym trybie to 178 600 000 zł.

Wydaje się, że na podkreślenie zasługuje to, co wychwycili kontrolerzy Najwyższej Izby Kontroli – że nie zostały wyegzekwowane kary umowne. Jeżeli jest umowa, jeżeli w umowie są twarde zapisy, jeżeli nieterminowe wykonanie zamówienia wiąże się z karami umownymi, to dlaczego kary nie zostały wyegzekwowane? Czy zostało wszczęte jakiekolwiek postępowanie? Czy była korespondencja w tej sprawie? Czy były okoliczności, które spowodowały odstąpienie? Czy w takim razie ktoś z własnej kieszeni wyrównał straty? Przestrzegaliśmy.

Tyle jeżeli chodzi o kontrolę, ale to jest też dobry moment, żeby dowiedzieć się, jakie są plany ministerstwa, jeżeli chodzi o rozszerzenie działania systemu. Wiemy, że nastąpiło opóźnienie, ale widzimy wciąż nowe odcinki autostrad, dróg ekspresowych, co do których zwyczajowy pięcioletni okres trwałości projektu upłynął. Tam pieniądze uciekają, a jednocześnie zaczyna brakować pieniędzy w systemie na nowe inwestycje, zaczyna brakować pieniędzy na utrzymanie tego, co już zbudowaliśmy. Dlatego proszę o informację na ten temat, kiedy nowe odcinki będą wpisane do systemu poboru opłat e-TOLL.

Jeszcze jedno pytanie. Podczas rozmów na posiedzeniu Komisji sygnalizowaliśmy, że dyskryminującym jest stan rzeczy, w którym bilety na przejazd autostradami można

kupić tylko w Orlenie. Taki stan rzeczy pomimo zapewnień dzisiejszej minister finansów nie uległ zmianie. Na konkurencyjnych stacjach benzynowych, jak słyszymy, wciąż nie ma takiej możliwości. Tylko Orlen. Jest to dyskryminacja, jest to naruszenie zasady równych szans, jeżeli chodzi o działalność gospodarczą. Jeszcze raz zadam pytanie: kiedy to się zmieni, kiedy inne sieci stacji benzynowych uzyskają prawo sprzedawania biletów?

Dziękuję

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej zgłoszeń. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Dzień dobry. Jakub Majewski, Fundacja ProKolej.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, może dopowiem dalszą część tej historii, bowiem przerwaliśmy ją na październiku 2021r. Powiem, co stało się dalej. Dysponuję danymi miesięcznymi, jeżeli chodzi o wpływy z opłat za dostęp do sieci drogowej, które były mniej więcej na poziomie około 170 mln zł miesięcznie. W październiku spadły o 100 mln zł. Było zatem 100 mln zł miesięcznie dziury budżetowej wynikającej z wprowadzenia systemu e-TOLL. W listopadzie dziura wynosiła około 90 mln zł. Do końca roku się nie odbudowała.

Przeprowadziłem analizę, ponieważ interesowało mnie, ile zarabiamy na opłatach z sieci drogowej, jak to wygląda w porównaniu do opłat z sieci infrastruktury kolejowej. W tej chwili transport kolejowy ma udział w rynku około 11% i wpłaca do budżetu państwa więcej niż łącznie wszyscy kierowcy podróżujący po naszych drogach. Mówię o transporcie zawodowym, mówię o systemie e-TOLL, systemie viaTOLL, o wszystkich danych. Szanowni państwo, brakuje nam dziesięciokrotnej wartości, jeżeli porównamy transport drogowy i transport kolejowy. Jedną z przyczyn tego jest dramatyczne załamanie po wprowadzeniu systemu e-TOLL. Jest to 100 mln zł miesięcznie, które tracił budżet państwa nie na nierozszerzeniu, tylko wyłącznie na tym, że nie wniesiono opłat, które miesiąc wcześniej wpływały do budżetu państwa. Tak naprawdę dopiero na początku kolejnego roku zaczęliśmy wyrównywać poziomy z lat ubiegłych, cały czas nie pobierając opłat na żadnych nowych drogach, czyli bez 1050 km dróg, które powinny być w systemie.

W związku z tym mamy sytuację skrajnie dyskryminacyjną dla kolei. Na 17 000 km linii kolejowych pobieramy opłaty za każdy kilometr, a na drogach jest niekończąca się promocja. 80% sieci dróg krajowych jest bezpłatnych. Oddajemy nowe drogi ekspresowe, oddajemy nowe odcinki autostrad, oddajemy drogi o bardzo wysokich parametrach i rozdajemy je za darmo, rozdajemy je za darmo naszym przedsiębiorcom, rozdajemy je za darmo przedsiębiorcom z zagranicy, promujemy transport drogowy, który jest wysoko emisyjny, wysoko wypadkowy i jeszcze w dodatku darmowy, jeżeli chodzi o bardzo nowoczesną, doinwestowaną nową sieć drogową. Chciałbym zwrócić uwagę, że warto, żeby Najwyższa Izba Kontroli zajęła się dalszą częścią historii – co się stało z opłatami po wprowadzeniu systemu satelitarnego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli chciałby się odnieść do tych sformułowań? Nie widzę.

Pełniący obowiązki dyrektor departamentu Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Deklaruję jedynie odpowiedź panu posłowi Suchoniowi na piśmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, jeżeli jest zgoda.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę. Dziękuję serdecznie.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenia Komisji.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

A z ministerstwa nie będzie odpowiedzi?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy państwo z ministerstwa zechcą odpowiedzieć?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Były pytania, kiedy zostaną włączone dodatkowe odcinki dróg. Pieniądze uciekają.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Ministerstwo Infrastruktury, zgodnie z przepisami odpowiedniej dyrektywy, jest zobowiązane notyfikować system poboru opłat. Notyfikację złożyliśmy do Komisji Europejskiej włącznie z planowanymi rozszerzeniami. Jesteśmy w trakcie dyskusji z Komisją Europejską. Nasze następne działania uwarunkowane są pozytywną decyzją w tej sprawie. Nie ma jeszcze pozytywnej decyzji. Zgodnie z naszymi wcześniejszymi zapowiedziami plany w zakresie objęcia kolejnych dróg ekspresowych i autostrad to plany na pierwszy kwartał przyszłego roku.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej zgłoszeń.

Zamykam posiedzenie Komisji. Drugi raz. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Poboru Opłat Drogowych Ministerstwa Finansów Katarzyna Paterak-Kondek:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o kwestię wpływów, o których już była mowa, chcielibyśmy tylko zauważyć, że obniżenie wpływów wynikało z zastosowanych obniżek opłat o 25% w czwartym kwartale oraz o 30%. Miało to na celu z jednej strony zachęcenie użytkowników do tego, żeby z większą intensywnością rejestrowali się w systemie e-TOLL. Wszyscy czekali z rejestracją na ostatnią chwilę. Poza tym obniżka miała zrekompensować koszt zakupu urządzeń pokładowych, które są jednym z narzędzi przesyłania sygnału geolokalizacyjnego do systemu e-TOLL. Proszę zauważyć, że pomimo obniżki wykonanie planu w zakresie wpływów z opłat za ubiegły rok było na poziomie 94,9%. Natomiast obniżkę zrekompensowaliśmy – zgodnie z tym, co wynikało z ustawy okołobudżetowej – w tym roku, wpłacając z budżetu państwa do Krajowego Funduszu Drogowego kwotę 135 118 240,98 zł na początku kwietnia 2022 r.

Dyrektor Departamentu Poboru Opłat Drogowych Ministerstwa Finansów Tomasz Pawelski:

Pozwolę sobie dołożyć do tego jeszcze słowo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę się przedstawiać.

Dyrektor departamentu MF Tomasz Pawelski:

Tomasz Pawelski, Departament Poboru Opłat Drogowych Ministerstwa Finansów.

W ślad za oficjalnym raportem, jaki dostajemy z Banku Gospodarstwa Krajowego, który pokazuje nam wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego w kolejnych kwartałach, pozwolę sobie przytoczyć zapisy dotyczące pierwszych dwóch kwartałów, ponieważ takimi na razie dysponujemy. Zapisy te wskazują na rzecz następującą. Z tytułu poboru opłat za przejazd drogami płatnymi, opłat elektronicznych, opłat za przejazd autostradą, odsetek przekazanych przez Krajową Administrację Skarbową, kar administracyjnych, grzywien przekazane przez Krajową Administrację Skarbową fundusz został zasilony w drugim kwartale 2022 r. kwotą 662 000 000 zł, o 34,6% wyższą od planowanej. Składają się na to oczywiście kwoty, o których mówiła moja poprzedniczka, pani dyrektor

Katarzyna Paterak-Kondek, również z Ministerstwa Finansów. Ogółem w pierwszym półroczu 2022 r. wpływy z poboru opłaty za przejazdy były o 19,9% wyższe od planowanych na ten okres i wyniosły 1 167 600 000 zł.

Jeżeli chodzi o kwestie możliwości zakupienia biletu autostradowego, szanowni państwo, sytuacja wygląda tak, że to przedsiębiorcy kształtują swoją rzeczywistość gospodarczą. Szef Krajowej Administracji Skarbowej ma zawarte umowy na dystrybucję biletu autostradowego w postaci papierowej tylko z Orlenem. Na części stacji Lotosu również istnieje możliwość zakupu biletu. Szef Krajowej Administracji Skarbowej nie ma narzędzi do tego, żeby zachęcić podmioty typu Shell albo BP, żeby chciały zawrzeć umowę z szefem Krajowej Administracji Skarbowej na dystrybucję biletu. Z racji tego, że tak naprawdę wpływy z zakupu biletów w wersji papierowej są relatywnie niskie, w związku z tym przy takiej prowizji, jaka w tej chwili jest ustalona na dystrybucję tego typu biletów, myślę, że ani sieci BP, ani sieci Shell, ani jakiejkolwiek innej nie będzie się to opłacało. Myślę zatem, że pozostaniemy tylko przy obu operatorach, których wskazałem wcześniej.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej zgłoszeń.

Zamykam posiedzenie Komisji.